



تجزیه و تحلیل شاخص های حمل و نقل عمومی تاثیر گذار کیفیت زندگی محیطی از منظر شهروندان «نمونه موردی : منطقه ۹ شیراز»

حمید سعدی

کارشناس ارشد عمران گرایش آب و سازه های هیدرولیک

Hamid131168@gmail.com

چکیده

شهرها باید به طبیعت احترام بگذارند، اکولوژی محیطی شهرها باید به عنوان به سرمایه مورد ملاحظه قرار گیرد، و موضوعات محیط زیستی باید در طراحی شهری گنجانده شود و گذر به توسعه پایدار باید شتاب داده شود. شهرها و شهروندان باید به هم گره زده شوند تا تمدنی سازگار با محیط زیست خلق کنند که مردم و محیط زیست در توازن با یکدیگر همزیست شوند. در نیل به این هدف حمل و نقل عمومی نقش موثری ایفا می کند. در حالی که سیستم حمل و نقل شهری در خیلی از ابر شهرها از ایده آل خود فاصله زیادی دارد و می توان تا اندازه زیادی سیستم حمل و نقل شهری را توسعه داد. در دو دهه اخیر، توجه به سیستم حمل و نقل عمومی به عنوان راهبردی برای بهبود کیفیت محله، نظر بسیاری را به خود جلب کرده است.

پژوهش حاضر با هدف بررسی بررسی تاثیر حمل و نقل عمومی بر کیفیت زندگی محیطی شهروندان منطقه ۹ شهر شیراز انجام شد. روش پژوهش از نوع کاربردی - همبستگی بود. جامعه آماری، کلیه شهروندان منطقه ۹ شهر شیراز تشکیل می دادند که از بین جامعه ۳۸۴ نفر به عنوان نمونه آماری انتخاب شدند. برای جمع آوری داده ها، از پرسشنامه محقق ساخته حمل و نقل عمومی و پرسشنامه کیفیت زندگی محیطی استفاده شده است. پایایی پرسشنامه ها با استفاده از ضریب آلفای کرونباخ مورد تایید قرار گرفت. در تحلیل آماری از آزمون رگرسیون استفاده گردید. نتایج حاصل از تحلیل داده ها نشان داد که بهبود عوامل فیزیکی حمل و نقل شهری، فرهنگ سازی جامعه، اجرای طرح ها و سیاست های مناسب مدیریت حمل و نقل بر افزایش کیفیت زندگی محیطی شهروندان تاثیر گذار است.

واژه های کلیدی: حمل و نقل عمومی، کیفیت زندگی محیطی، شهروندان.



۱- مقدمه و بیان مساله

کیفیت زندگی برای اولین بار حدود ۴۰ سال قبل در رابطه با وضعیت سلامت مطالعه شد ولی بدلیل گستردگی آن تدریجاً در سایر علوم مربوط به انسان رد پای خود را پیدا کرد. کیفیت زندگی با رضایتمندی در زندگی تعریف می شود و ادراک ذهنی از شرایط زندگی یک فرد است. کیفیت زندگی ضمن دارا بودن ابعاد عینی و وابستگی به شرایط عینی و بیرونی، امری است ذهنی و درونی در نهایت به تصورات و ادراک فرد از واقعیت های زندگی بستگی دارد. معیارهای ذهنی سنجش کیفیت زندگی عمدتاً به سنجش احساسات در خصوص زندگی و اینکه مردم چگونه تصویری از زندگی خود دارند میپردازد و آن خود از طریق ارزیابی میزان رضایت افراد جامعه قابل اندازه گیری است.

مطالعه ادبیات کیفیت زندگی شهری نشان می دهد که این مفهوم بر دو موضوع تمرکز دارد: رفاه شخصی و کیفیت زندگی شهری. در حالی که رفاه شخصی بر فرد مترتب است کیفیت زندگی شهری به محیط مرتبط می باشد. کیفیت زندگی به وسیله شاخص های عینی و ذهنی اندازه گیری و ارزیابی می شود در حالی که شاخصهای عینی محیط زندگی و کار را تشریح می کند، شاخصهای ذهنی راه هایی که مردم شرایط اطرافشان را درک و ارزیابی می کنند، تشریح می نمایند.

بطور کل شاخص های ذهنی برای اندازه گیری رفاه شخصی مورد اندازه گیری قرار می گیرد در حالی که شاخص های عینی برای مقایسه شهرها و مکانها مورد استفاده قرار می گیرند، بر اساس شاخصهای ذهنی، رفاه شخصی به رضایتمندی بر می گردد، در حالی که بر اساس شاخص های عینی قابل مقایسه کیفیت زندگی شهری بهقابلیت زندگی رجوع می کند.

از آن جا که کیفیت زندگی بدون کیفیت محیطی که در آن زندگی می کنیم معنایی ندارد، بنابراین می توان گفت کیفیت محیط زندگی یک قسمت از کیفیت زندگی است و شامل تمامی فاکتورهایی می شود که بخشی از رضایتمندی انسان ها را از محیط تشکیل می دهند.

به حداکثر رساندن کارایی سیستم حمل و نقل شهری از طریق کاهش سفرهای غیرضروری اتومبیل محور و ارتقای وسایل حمل و نقل عمومی و غیرموتوری می شود. سیاست های به کاررفته در راستای مدیریت تقاضای سفر در دو گروه طبقه بندی می شوند. گروه اول سیاست های جذبی، تشویقی یا نرم است که شامل روش های تشویق به استفاده از حمل و نقل غیرشخصی از طریق جذابیت بخشیدن به حمل و نقل عمومی، تشویق به دوچرخه سواری و پیاده روی و مواردی از این قبیل می شود. دسته دوم، سیاست های بازدارنده، تنبیهی یا سخت گیرانه است که شامل محدودیت استفاده از اتومبیل شخصی، قیمت گذاری پارکینگ یا افزایش بهای سوخت می شود.

حمل و نقل نقش مهمی در توسعه و کیفیت زندگی محیطی دارد، و به ایجاد جوامع اجتماعی، بهبود دسترسی به خدمات و کاهش انتشار آلاینده ها برای مقابله با تغییرات آب و هوایی کمک می کند. با رشد جمعیت شهری و افزایش ترافیک روزانه، توسعه سیستمهای حمل و نقل شهری پایدار در بسیاری از شهرها در سراسر جهان بسیار ضروری است. و نقل شهری امروز پایدار نیست. وضعیت جدی است و نیاز به اقدامهای دولتها، جوامع و گروههای مختلف دارد.

توجه به راهکارهایی که برای ارتقای کیفیت حمل و نقل شهری در شهر پایدار مطرح شده اند، همگی بر لزوم توجه بیشتر به نقش عابر پیاده تأکید دارند و بر این اساس شبکه حمل و نقل شهر پایدار بر مبنای حرکت عابر پیاده شکل می گیرد. پیاده راهها حرکت



عابر پیاده را در فضاهای شهری تسهیل نموده و موجب می‌شوند عابر پیاده در فضایی امن و به دور از خودروها حضور یابد و موجبات ارتقای تعاملات اجتماعی در فضای شهری فراهم شود.

کیفیت زندگی یک مفهوم پیچیده، چند بعدی، نسبی متأثر از زمان و مکان و ارزشهای فردی و اجتماعی است که با اهداف متفاوتی در تحقیقات مختلف به کار برده می‌شود. با توجه به بررسی شاخص‌های عینی و ذهنی کیفیت زندگی شهری، می‌توان بیان داشت کیفیت زندگی در بعضی شهرها رو به نزول است و کیفیت زندگی در شهرها با نابرابری‌های اجتماعی، جرایم شهری، فقر شهری و تراکم ترافیک رو به رو است. در بیشتر نقاط جهان، شهرها با سرعتی بی‌سابقه رو به رشد هستند که چالش‌های عمده‌ای را برای مقامات دولتی و ملی مطرح میکنند. دولتها نه تنها باید با جمعیت رو به رشد و کمبود زیرساخت‌های شهری برای انطباق با رشد سازگاری داشته باشند، بلکه باید با تغییرات در نیازها هم سازگاری داشته باشند این چالش به ویژه برای سیاست‌گذاران و برنامه‌ریزان شهری قابل توجه است. در این میان می‌توان به چندین موضوع مؤثر در کیفیت زندگی اشاره کرد که موضوعات حمل و نقل و ترافیکی و تأثیر آن بر سنجش کیفیت زندگی محیطی از موضوعات مهم و قابل بحث به شمار می‌رود.

تسلط حرکت سواره در فضاهای شهری علاوه بر اثرات زیست محیطی و کالبدی نامطلوب مانند تغییرات آب و هوایی، آلودگی هوا، آلودگی صوتی، موجب کاهش و سطحی شدن ارتباط مردم با هم می‌شود و منجر به نزول شاخص‌های کیفیت زندگی می‌گردد. به نظر می‌رسد سیاست‌های حمل و نقلی می‌توانند در دو سطح مدیریت تقاضای سفر و مدیریت عرضه روی انتخاب نوع سیستم حمل و نقل و رفتار شهروندان و در نتیجه کیفیت زندگی شهری تأثیر بگذارد. ارزیابی‌های موجود از حمل و نقل عمومی نشان داده‌اند که تأثیرات هر یک از آنها بر شهرها با یکدیگر متفاوت است. اولاً، سیستم‌های راه آهن به کاهش آلودگی هوا در شهرها کمک میکند.

دوم اینکه راه آهن نسبت به وسایل نقلیه دیگر تأثیر متفاوتی بر انتخاب محل یا موقعیت مشاغل دارد؛ همچنین حمل و نقل عمومی بر نابرابری فضایی شهری تأکید دارد. از یک سو، تحرک فقرا در شهرهای آمریکایی با حمل و نقل عمومی خوب بیشتر است، چون تحرک بر مبنای خودرو بسیار گران است از سوی دیگر، این شهرها بیشتر بخشبندی میشوند و ساکنین کم‌درآمد در نزدیکی ایستگاههای قطار گیر افتاده‌اند در حالی که افراد ثروتمندتر در محله‌ها تنها به وسیله خودرو قابل دسترسی هستند.

از طرفی، سیستم‌های حمل و نقل در شهرها عمدتاً در تصویری بد به دلیل ازدحام ترافیک، تصادفات، عدم دسترسی به حمل و نقل عمومی و آلودگی محیط زیست نشان داده شده و به طور کلی عدم تعادل از نظر کیفیت زندگی در تحرک و جابه‌جایی، را منجر شده است.

منطقه ۹ شهر شیراز در چند سال اخیر مشکلات ترافیکی بسیاری به علت اتکا به حرکت سواره در آن دیده می‌شود. الگوهای تفکیک سفر منطقه ۹ شیراز شامل خودروی شخصی، اتوبوس (خط واحد)، تاکسی می‌باشد. لذا حرکت سواره سهم بیشتری در مقایسه با حرکت پیاده دارد. با توجه به تلاش برنامه‌ریزان برای کاهش مشکلات ترافیک همچنان ما شاهد پایین آمدن شاخص‌های کیفیت زندگی محیطی مانند آلودگی صوتی، ترافیک و ... در شهر شیراز هستیم. به نظر می‌رسد سیاست‌های حمل و نقلی در بخش عرضه و تقاضا بر روی افزایش و کاهش کیفیت‌های زندگی محیطی مؤثر باشد. با توجه به مسائل مطرح گردیده در فوق این پژوهش با هدف شناسایی و ارائه سیاست‌های مناسب حمل و نقل در راستای افزایش کیفیت زندگی محیطی نمونه



مطالعاتی شهر شیراز در دستور کار قرار گرفته است و با طرح سوال کدام سیاست های حمل و نقلی بر تحقق کیفیت زندگی محیطی مناسب است؟ جهت رفع ابهامات مسئله مورد توجه قرار گرفته است.

۲_ اهمیت و ضرورت انجام تحقیق

یکی از چشم اندازهای متفاوت که توجهی بدان نشده است کیفیت محیط زندگی در یک مکان خاص است (باتور و کوک،^۱ ۲۰۱۷). سنجش کیفیت محیط زندگی که یک عامل تأثیرگذار در ادراک عمومی از کیفیت زندگی است، امری لازم و ضروری است تا ضمن شناسایی وضعیت کیفیت محیط زندگی در محدوده مورد مطالعه و تلاش در جهت بهبود آن الگوهای مناسب کیفیت محیطی برای توسعه های جدید که با برنامه ریزی و طرح ریزی قبلی شکل می گیرند، شناسایی شده و به کار گرفته شود. کاربردهایی که سنجش مداوم کیفیت محیط زندگی در یک محله از شهر می تواند داشته باشد اهمیت این موضوع را آشکار می کند، به عنوان نمونه موارد زیر قابل تأمل هستند:

می توان مستقیماً به خواسته ها و طرز تلقی ساکنان آگاهی یافت.

ساکنان آثار اجرایی نظرات خویش را در سطح شهر تجربه کرده و نسبت به زندگی در شهری که به نظرات ایشان اهمیت می دهد علاقه مند می گردند.

سیستم های حمل و نقل می تواند با کاهش آلاینده های مربوط به حمل و نقل و گازهای گلخانه ای منتشر شده و بهبود پایداری و سرزندگی جوامع از طریق سرمایه گذاری در امکانات حمل و نقل، از سیستم های اولویت دار، به ویژه سیستم حمل و نقل سبز و ترافیک غیرموتوری سازگار با محیط زیست حمایت کند.

بنابراین از آنجایی که شهروندان برای کار و زندگی و تأمین نیازهای خود نیازمند جابه جایی و سیستم حمل و نقل متناسب هستند به نظر می رسد برای افزایش کیفیت زندگی شهری، ضروری است که یک سیستم حمل و نقل با سیاست های سلبی و ایجابی متناسب برنامه ریزی و طراحی شود.

برای یک فضای شهری با وجود زیر ساخت های هوشمند، ممکن است لازم باشد سیستم حمل و نقل عمومی آن بیشتر از حد شبکه های جاده های موجود ارتقا یابد. اگر یک سیاست حمل و نقل عمومی جدید وجود داشته باشد که بتواند بسیاری از افراد را در یک دوره زمانی کوتاه مکان بدهد و تحرک پذیری بالایی داشته باشد، کارایی و ظرفیت کل سیستم حمل و نقل عمومی ممکن است افزایش یابد که از ضروریات تحقیق حاضر است.

¹ - Batur, &, Koc



۳_ فرضیات

- ۱- به نظر می‌رسد اجرای طرح‌ها و سیاست‌های مناسب مدیریت حمل و نقل شهری بر افزایش کیفیت زندگی محیطی شهروندان تاثیر گذار است.
- ۲- به نظر می‌رسد بهبود عوامل فیزیکی حمل و نقل شهری بر افزایش کیفیت زندگی محیطی شهروندان تاثیر گذار است.
- ۳- به نظر می‌رسد فرهنگ سازی جامعه در استفاده از حمل و نقل شهری بر افزایش کیفیت زندگی محیطی شهروندان تاثیر گذار است.

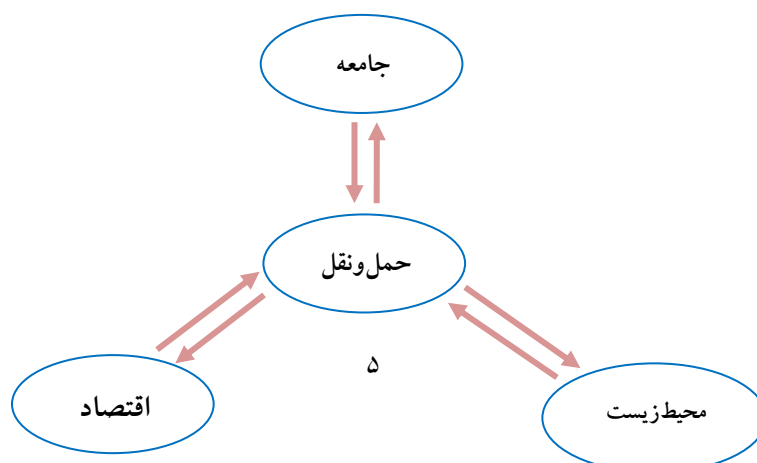
۴_ مبانی نظری

۴-۱- حمل و نقل عمومی:

شبکه حمل و نقل عمومی عبارت است از خدمات حمل و نقل که در دسترس عموم قرار دارد. تفاوت خدمات حمل و نقل عمومی با روش‌هایی مانند تاکسی دربست، سفر اشتراکی و اتوبوس کرایه در این است که در این نوع خدمات، سفر به صورت اشتراکی توسط افرادی ناشناس بدون توافق قبلی انجام می‌شود (مفیدی شمیرانی، ۱۳۹۱). از وسایل حمل و نقل عمومی می‌توان به اتوبوس معمولی، اتوبوس برقی، تراموا و قطار شهری، حمل و نقل سریع (مترو) و قایق‌های مسافرتی اشاره کرد. حمل و نقل عمومی بین شهری عمدتاً توسط خطوط هوایمایی، اتوبوس‌های بین‌شهری و خطوط ریلی بین شهری انجام می‌شود. شبکه‌های قطارهای پرسرعت نیز در بسیاری از مناطق جهان توسعه یافته است.

۴-۲- ابعاد حمل و نقل پایدار شهری

ابعاد حمل و نقل پایدار دارای روابط متقابل پیچیده‌ای با یکدیگر هستند. به این صورت که زمانی که مثلاً بحث سوخت‌های فسیلی در این مبحث مطرح می‌شود می‌تواند به‌گونه‌ای در هر سه بعد مشاهده گردد: استفاده از سوخت‌های فسیلی تجدید ناپذیر سبب می‌شود که سهم نسل‌های آتی از این منابع کم شده و لذا استفاده زیاد سوخت، عدالت بین نسلی را زیر سوال می‌برد (بعد اجتماعی) همچنین این سوخت‌ها آلودگی هوای زیاد به دنبال دارند (بعد زیست‌محیطی) و در نهایت وابستگی کشورها به محصولات نفتی از جمله عوامل اقتصادی دخیل در پایداری حمل و نقل است (میرزائی، ۱۳۹۰: ۳۷)





نمودار ۱: روابط بین ابعاد حمل و نقل پایدار (منبع: میرزائی، ۱۳۹۰: ۳۷)

۳-۴- کیفیت زندگی شهری

امروزه کیفیت زندگی شهری به عنوان کلیدی ترین مفهوم در برنامه ریزی شهری است (نظم فر و محمدی، ۱۳۹۶: ۶۹). کیفیت زندگی مفهومی پیچیده است و بسیاری از دانشمندان علوم اجتماعی از ارائه تعریفی جامع و مانع از آن ناتوانند؛ چراکه درک این مفهوم از سوی اقشار مختلف جامعه شهری معنای متفاوتی را متبادر می کند (Georg & Braron, ۱۹۸۰, ۱). به عبارتی در محیط شهری این مفهوم به واسطه تنوع اندیشه ها و این که هر کس تعریف خاصی از زندگی و رفاه اجتماعی دارد معنای متفاوتی را متصاعد می کند (Bond & corner 2014:1). کیفیت زندگی در واقع به معنای «قابلیت زندگی»، یک مکان مطرح می شود به عبارتی در یک جامعه شهری کیفیت زندگی برگرفته از تجربه مشترک ساکنان شهر از محیط شهر (مثلاً: کیفیت هوا، آب، ترافیک، فرصتهای تفریحی، شغلی و غیره) و سطح توانایی شهر در پاسخ گویی به اهداف موردنظر ساکنان شهر می باشد (Myers, 2017:108). کیفیت زندگی شهری در برگیرنده ابعاد روانی است که شاخص های همچون رضایت، تعلق و امنیت را در برمی گیرد. در برخی موارد، رضایتهای اجتماعی نیز نامیده می شد. همچنین ابعادی محیطی که دربرگیرنده سنجه های همچون مسکن، دسترسی به خدمات و امنیت محیطی است. جنبه های دیگر دربرگیرنده توجه به فرصت های اجتماعی، امیدهای اشتغال، ثروت و اوقات فراغت است (سیف الدینی: ۱۳۹۹، ۳۷۵).

۴-۴- پیشینه پژوهش

۱-۴-۴- پیشینه داخلی پژوهش

نصراللهی و همکاران (۱۳۹۷) در پژوهشی با عنوان "حمل و نقل نگرشی جدید به توسعه پایدار شهری"، به تحلیل چالش های ایجاد شده از سوی حمل و نقل در شهرها پرداخته و عمده این چالش ها را در سه بعد اقتصادی، اجتماعی و محیطی در شهرها



خلاصه کرده اند. آنها در این پژوهش با توجه به چالش های ایجاد شده شاخص های پایداری حمل و نقل را نیز در سه حوزه اقتصادی، اجتماعی و محیطی دسته بندی کرده و ۲۵ شاخص فرعی آنها را تشریح کرده و دستیابی به پایداری را در گرو تدوین از شاخص ها و معیارهای پایداری حمل و نقل شهری با توجه به چالش های موجود دانسته اند.

(نوابخش و کفاشی، ۱۳۹۳) در پژوهشی با عنوان اشاره می کنند « برنامه ریزی اجتماعی حمل و نقل و نقش آن در توسعه پایدار » اشاره می کنند که یکی از چالش های اساسی فراروی برنامه ریزی شهری در اواخر قرن بیستم رشد پیوسته میزان ترافیک بوده که دستیابی به توسعه شهری پایدار را تحت تاثیر خود قرار داده است. در نظام های شهری شبکه معابر و سیستم های حمل و نقل درون شهری تاثیرات مختلفی بر توسعه شهرها و اراضی می گذارند. محققان معتقدند در مجموع شبکه های حمل و نقل نه تنها درجا به جایی کالا و مسافر مؤثرند بلکه بر توسعه نیز تاثیر می گذارند. هر چند تاثیر آنها متفاوت است شبکه معابر درون شهری امکان توسعه اراضی را در طول معابر افزایش می دهند و تاثیر خطی بر توسعه مینهند، حال آنکه شبکه آزاد راه ها به طور عمده در محل تقاطع ها بر توسعه اراضی اثر می گذارند. زیست پایدار مستلزم زندگی و همجواری نزدیک با محیط شهری جذاب و متناسب باخواست و توان ساکنان است. تحقیقات درباره گزینه های موجود در سطح استراتژیک، ملاحظات و اقدامات لازم را برای دستیابی به حمل و نقل پایدار در افق ۲۰۲۰ نشان می دهد. رسیدن به این هدف، هم مستلزم اقدام در زمینه فناوری حمل و نقل، و هم بین حمل و نقل و رشد اقتصادی است.

۴-۲- پیشینه خارجی پژوهش

کاستلو و پیت فیلد (۲۰۰۹) در پژوهشی با عنوان "چالش های پایداری حمل و نقل شهری در بریتانیا و چشم انداز آینده آن"، با مطالعه بر روی چالش های حمل و نقل شهری در ۶ ایالت بریتانیا که شامل سه استان از انگلستان دو استان از اسکاتلند و ۱ استان از ولز می باشد. چالش های حمل و نقل شهری را در مقوله هایی چون عدم دسترسی برابر، عدم قابلیت تامین برای تمام اقشار جامعه، چالش های مربوط به انتشار آلاینده ها و میزان تصادفات و امنیت اجتماعی دسته بندی کرده و راهکارهای پایداری در حوزه حمل و نقل را با نظر سنجی از مردم در پایداری محیطی و حفظ چشم اندازها و کاربری های بکر، قابلیت تامین برای اقشار کم درآمد و کاهش میزان تصادفات و ترافیک در شهرها دانسته اند.

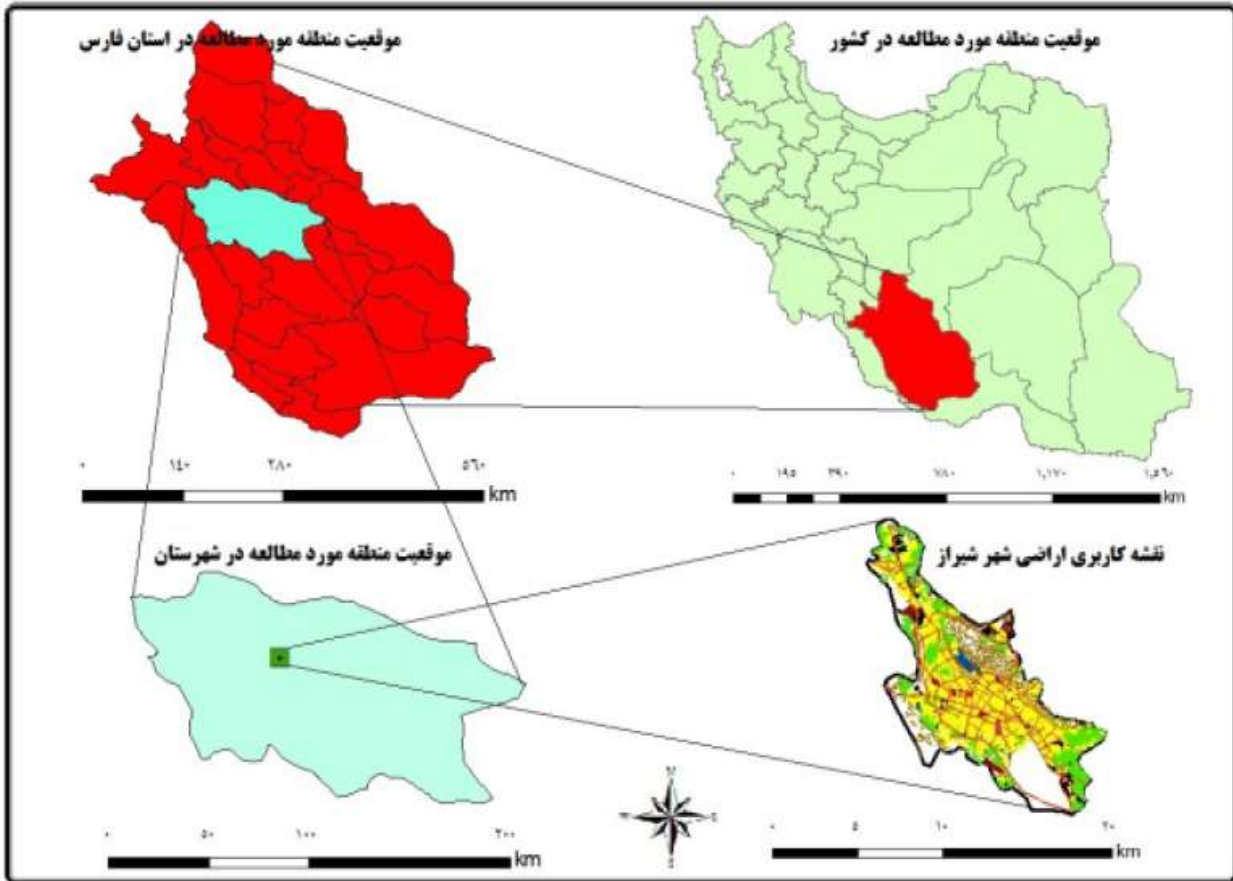
اسمان و نایجل (۲۰۱۲) با عنوان "چرایی پایداری در حمل و نقل شهری با مطالعه موردی در فرانسه" نشان می دهد که افزایش ۱۰ درصدی انتشار دی اکسید کربن ناشی از سوخت های فسیلی در بخش حمل و نقل در فرانسه در یک دهه گذشته به همراه میزان ترافیک سنگین در شهرها و هزینه های صوتی و روانی آن برای شهروندان و تخریب ۲۸ درصدی کاربریهای بکر شهری جهت زیر ساخت های حمل و نقل در شهرهای بزرگ فرانسه از عوامل ناپایداری حمل و نقل شهری در فرانسه هستند که نیاز به ممارست، تدوین و پیروی از آیین نامه های پایداری در حوزه حمل و نقل در راستای اصول توسعه پایدار می باشد.



۵- معرفی محدوده پژوهش

شهر شیراز مهمترین نقطه شهری شهرستان شیراز و مرکز استان فارس می باشد و در فاصله ۹۱۹ کیلومتری جنوب تهران واقع شده است. این شهر بر روی جلگه طویلی به طول ۱۲۰ کیلومتر و عرض ۱۵ کیلومتر در طول جغرافیایی ۳۰ و ۵۲ درجه شرقی و عرض جغرافیایی ۳۰ و ۲۹ شمالی در ۹۱۹ کیلومتری جنوب تهران واقع شده است (سالنامه آماری استان فارس، ۱۳۸۵، ۳). مساحت شیراز ۱۰۴۷۹ کیلومترمربع (۸/۵۴ در صد از کل مساحت استان) بوده که ۶۰/۴ درصد را مناطق کوهستانی و تپه ماهوری و ۹۳/۶ در صد از منطقه را دشت و مناطق پست تشکیل می دهد. کوه های این شهرستان با پیروی از جهت عمومی سلسله جبال زاگرس از شمال به طرف جنوب شرقی کشیده شده است. در این شهرستان دشت های پراکنده مطابق با جهت عمومی ارتفاعات یاد شده نیز وجود دارد که مهمترین آن ها را دشت شیراز، دشت کوار، دشت سروستان و سیاخ دارنگون تشکیل می دهند. بلندترین نقطه این شهرستان کوه میشوان با ارتفاع ۳۰۹۷ متر و پست ترین نقطه آن حاشیه دریاچه مهارلو با ارتفاع ۱۰۴۶ متر از سطح دریا می باشد. این شهر در ارتفاع ۱۴۸۴ متری از سطح دریا و در منطقه کوهستانی زاگرس واقع شده و آب و هوای معتدلی دارد. شهر شیراز از سمت غرب به کوه دراک و از سمت شمال به کوه های بمو، سبزیوشان، چهل مقام و باباکوهی (از رشته کوه های زاگرس) محدود شده است. یک رود فصلی از وسط شهر عبور می کند که به رودخانه خشک معروف است و تنها در فصل زمستان و بهار آب دارد. این رود به دریاچه مهارلو واقع در جنوب شرقی شیراز می ریزد (www.eshiraz.ir).

شهر شیراز با توجه به (مرکزیت خدمات رسانی و خدمات دهی به مناطق جنوب کشور)، موقعیت های سیاسی، اقتصادی و اجتماعی در جنوب کشور، همواره از یک طرف تحت تاثیر بستر طبیعی و محیط پیرامون خود قرار گرفته و از طرفی دیگر بر ساختار بستر طبیعی و سکونت گاه های این محیط تاثیرگذار بوده است. به طوری که تمرکز عملکرد های اقتصادی (بازار به عنوان نقطه عطف عملکردهای شهری، صنایع، خدمات و...)، عملکرد اجتماعی و سیاسی (کانون سیاست گذاری منطقه ای) قرارگیری در مسیر محور اصلی تجارتهای شمال - جنوب کشور، جاذبیت جمعیتی خاصی به این شهر بخشیده است و شهر همواره در طول دوره های مختلف آماری از رشد بالایی برخوردار بوده و با تخلیه جمعیتی سکونت گاه های اطراف، بر تراکم جمعیتی بستر طبیعی خویش افزوده است .



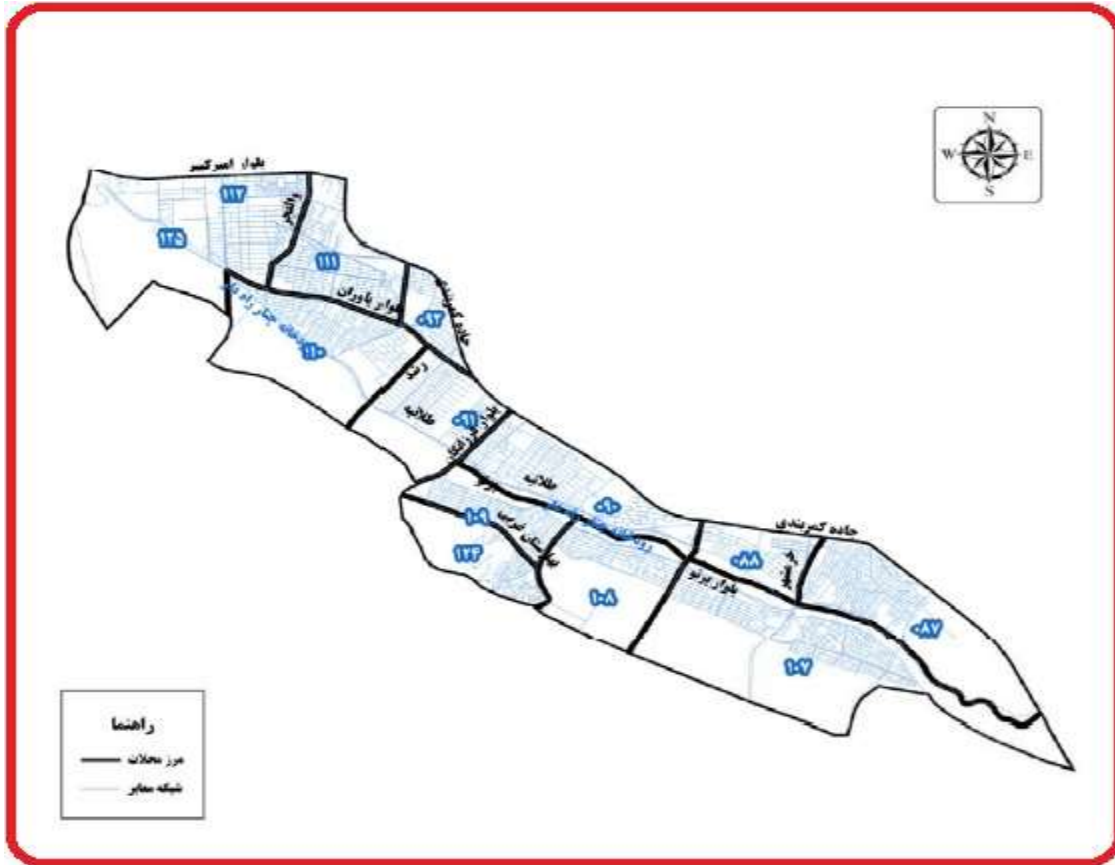
نقشه (۱): موقعیت محدوده شیراز در کشور، استان و شهرستان (ماخذ: طراحی نگارنده)

۵-۱- معرفی منطقه ۹ شهر شیراز

جدول ۱: شناسنامه منطقه ۹ شهر شیراز

شهری همگنی	تراکم		مساحت		خانوار		جمعیت				تألیف	تعداد محله	نام منطقه	
	خانوار	جمعیت	نسبت به شهر	کل	بعد	تعداد	نسبت جسی	زن	مرد	نسبت به شهر				کل
۱۰.۹٪	۱۴.۲	۴۸۰	۱۲.۹٪	۲,۹۲۹	۲,۳۹	۴۱,۵۵۱	۱.۰۳	۶۹,۴۲۶	۷۱,۲۹۲	۹.۰٪	۱۴۰,۷۱۸	جمع	۱۲	۹
۰.۹۱٪	۱۷	۵۷.۴	۱.۰۷٪	۲۴۴	۲,۲۸	۳,۴۶۲	۱.۰۳	۵,۷۸۶	۵,۹۴۱	۰.۷۵٪	۱۱,۷۲۷	میانگین		
۰.۴۱٪	۷	۲۳.۸	۰.۶۵٪	۱۴۸	۰.۰۹	۱,۲۷۹	۰.۰۳	۲,۱۹۴	۲,۲۶۹	۰.۳۸٪	۴,۴۶۱	انحراف استاندارد		

منبع: معاونت برنامه ریزی و توسعه سرمایه انسانی، ۱۳۹۶، ۱۴۷



نقشه ۲: نقشه منطقه ۹ شهرداری شیراز (منبع: معاونت برنامه ریزی و توسعه سرمایه انسانی، ۱۳۹۶، ۱۴۸)

۶_ آمار استنباطی:

فرضیه اول: به نظر می‌رسد اجرای طرح‌ها و سیاست‌های مناسب مدیریت حمل و نقل شهری بر افزایش کیفیت زندگی محیطی شهروندان تاثیرگذار است.

جدول ۲: نتایج آزمون تحلیل رگرسیون اجرای طرح‌ها و سیاست‌های مناسب مدیریت

حمل و نقل و کیفیت زندگی محیطی

Method=Enter	روش ورود متغیرها : ENTER
$R=0.489$	ضریب همبستگی چندگانه
$R^2=0.240$	ضریب تعیین



$R^2 adj = ۰/۲۳۱$	ضریب تعیین تعدیل یافته
$S.E = ۸/۵$	خطای معیار
$ANOVA = ۱۹/۹$	تحلیل واریانس
$Sig = ۰/۰۰۳$	سطح معناداری

همانگونه که در جدول (۲) تحلیل رگرسیون چندمتغیره مشاهده می شود متغیرهای مستقل توانسته اند ۰/۲۴۰ درصد از میزان تغییرات کیفیت زندگی محیطی را تبیین کنند به عبارتی یعنی ۰/۲۴ درصد از تغییرات کیفیت زندگی محیطی ناشی از ابعاد متغیر اجرای طرح ها و سیاست های مناسب مدیریت حمل و نقل موثر می باشد و فقط ۰/۲۴ درصد تبیین کننده کیفیت زندگی محیطی هستند به عبارتی مابقی تغییرات ناشی از متغیرهایی است که در این تحقیق لحاظ نشده اند بنابراین میزان باقی مانده ۰/۷۶ می باشد.

جدول (۳) ضرایب آزمون تحلیل رگرسیون افزایش کیفیت زندگی محیطی و متغیرهای مستقل

sig	t	Beta	S.E	b	متغیرهای مستقل
۰/۰۰۳	۱۱/۸	--	۵/۸	۷۹	مقدار ثابت
۰/۰۰۲	۲/۶	۰/۲۹۰	۰/۱۴۲	-۴۴۲	ساماندهی و سرمایه گذاری لازم برای زیرساخت های حمل و نقل
۳/۶	۰/۳۰۷	۰/۳۱۶	۱/۲۴	۰/۵۶	کاهش پیچیدگی روابط میان مدیریت شهری و دولت

همان گونه که در جدول (۳) مشاهده می شود متغیرهای بعد ساماندهی و سرمایه گذاری لازم برای زیرساخت های حمل و نقل با بتای ۰/۲۹۰ و کاهش پیچیدگی روابط میان مدیریت شهری و دولت با بتای ۰/۳۱۶ بر توسعه شهری موثر می باشند.

فرضیه دوم: به نظر میرسد بهبود عوامل فیزیکی حمل و نقل شهری بر افزایش کیفیت زندگی محیطی شهروندان تاثیرگذار است.

نتایج بدست آمده به شرح جداول زیر است:



جدول ۴: ضریب همبستگی بین شاخص های بهبود عوامل فیزیکی حمل و نقل شهری

مؤلفه ها	میانگین	انحراف استاندارد	ضریب همبستگی	سطح معناداری
دسترسی مناسب	۲۷/۳۲	۵/۴۳	۰/۲۶۸	۰/۰۴
افزایش امکانات سرمایه‌ی و گرمایشی و صندلی	۳۱/۲۳	۸/۹۹	۰/۳۸۳	۰/۰۳
مناسب سازی تجهیزات پارکینگ و ایستگاه ها	۳۶/۷۴	۹/۲۲	۰/۳۵۹	۰/۰۱

جدول ۵: نتایج آزمون تحلیل رگرسیون فرضیه فرعی اول

روش ورود متغیرها: ENTER	Method = Enter
ضریب همبستگی چندگانه	$R = ۰/۹۱$
ضریب تعیین	$R^2 = ۰/۷۳۹$
ضریب تعیین تعدیل یافته	$R^2_{adj} = ۰/۷۳۶$
تحلیل واریانس	ANOVA = ۲۳۹/۸۸
سطح معناداری	Sig = ۰/۰۰۳

برای معادله پیش‌بینی مؤلفه‌ی های عوامل فیزیکی حمل و نقل شهری با هدف افزایش کیفیت زندگی شهری و به منظور شناسایی شاخص های تأثیرگذار (دسترسی مناسب، افزایش امکانات سرمایه‌ی و گرمایشی و صندلی، و مناسب سازی تجهیزات پارکینگ و ایستگاه ها) از رگرسیون چند متغیری به روش *Enter* استفاده شده است بدین ترتیب کلیه متغیرهای مستقل این پژوهش وارد معادله شدند. نتایج حاصله بیانگر ضریب تعیین $۰/۷۳۹$ می باشد یعنی در واقع متغیرهای مؤثر توانسته‌اند فقط $۷۳,۹$ درصد از تغییرات را پیش‌بینی کنند و مابقی تغییرات مربوط به متغیرهایی است که در این تحقیق لحاظ نشده‌اند. بنابراین میزان پس مانده $۲۶,۱$ محاسبه شده است.



جدول شماره ۶: ضرایب آزمون تحلیل رگرسیون شاخص های عوامل فیزیکی حمل و نقل شهری با هدف افزایش کیفیت زندگی شهری

sig	t	Beta	b	متغیرهای مستقل
۰/۰۱	۱۸/۹۱	۰/۸۷	۰/۶۷	دسترسی مناسب
۰/۰۳	۵/۶۳	۰/۵۷	۰/۳۹	افزایش امکانات سرمایشی و گرمایشی و صندلی
۰/۰۴	۲/۷	۰/۳۵	۰/۲۵	مناسب سازی تجهیزات پارکینگ و ایستگاه ها

در جدول فوق سهم تاثیر هر متغیر مستقل بر متغیر وابسته گزارش شده است همان گونه که براساس سطح معنی داری مشاهده می شود، از بین مولفه های بهبود عوامل فیزیکی حمل و نقل شهری با هدف افزایش کیفیت زندگی محیطی شهروندان متغیرهای (دسترسی مناسب، افزایش امکانات سرمایشی و گرمایشی و صندلی، و مناسب سازی تجهیزات پارکینگ و ایستگاه ها) متغیرهای مستقلی هستند که وارد معادله رگرسیونی می شوند. براساس داده های رگرسیونی موجود در جدول متغیرهای اثرگذار بر کیفیت زندگی شهری، دسترسی مناسب در گروه ها با بتای ۰/۸۷ و امکانات سرمایشی و گرمایشی و صندلی با بتای ۰/۵۷ و مناسب سازی تجهیزات پارکینگ و ایستگاه ها با ضریب بتای ۰/۳۵ به ترتیب دارای بیشترین اثرگذاری و مورد تأیید می باشند. بیشترین تأیید ناشی از دسترسی مناسب به وسایل حمل و نقل می باشد. نتایج به دست آمده به تفضیل در جدول (۶) مشاهده می شود.

فرضیه سوم: به نظر میرسد فرهنگ سازی جامعه در استفاده از حمل و نقل شهری بر افزایش کیفیت زندگی محیطی شهروندان تأثیرگذار است.

جدول ۷: ضرائب مدل ابعاد فرهنگ سازی جامعه با حمل و نقل شهری

مدل	ضریب همبستگی	ضریب تعیین	ضریب تعیین اصلاح شده	انحراف استاندارد برآورد
۱	۰/۴۳۹	۰/۴۱۴	۰/۴۱۹	۹/۳۶

در جدول (۴) مقدار ضریب همبستگی چند گانه ۰/۴۳۹ و مقدار ضریب تعیین ۰/۴۱۴ می باشد. هدف تحلیل رگرسیون توضیح تغییرات متغیر وابسته توسط متغیر مستقل می باشد و قدرت توضیح دهندگی آن توسط ضریب تعیین (K Square) بالا باشد.



با مشاهده مقدار ضریب تعیین در جدول (۶) نتیجه می گیریم باید متغیرهای دیگری هم در تبیین متغیر وابسته نقش داشته باشد .

جدول ۷: تحلیل واریانس ابعاد فرهنگ سازی جامعه با حمل و نقل شهری

متغیر	منبع تغییرات	مجموع مجزورات	درجه آزادی	میانگین مجزورات	نسبت f	سطح معناداری
فرهنگ سازی جامعه	میان گروهی	۲۱۶۴۵/۵۵	۶	۳۰۹۲/۲۰۶	۳۴/۸۲۶	۰/۰۰۳
	درون گروهی	۳۲۱۵۴/۹۸	۳۷۷	۸۸/۸۴۰		
	کل	۵۳۸۰۰/۵۲	۳۸۳			

با نگاهی به مقدار سطوح معناداری در جدول آنالیز واریانس، چون مقدار آن از سطح معنی داری ۰,۰۵ کمتر می باشد. بنابراین بین متغیر فوق ارتباط مستقیم و معناداری وجود دارد و فرضیه تایید می شود. معادله رگرسیون فرضیه فوق در جدول (۸) قابل مشاهده است.

جدول ۸: نتایج آزمون تحلیل رگرسیون خرده مقیاس های فرهنگ سازی جامعه با حمل و نقل شهری

نام متغیر	S.E	B	Beta	t	Sig
آموزش در زمینه افزایش امنیت،	۰/۲۳۶	۰/۱۰۸	۰/۰۲۶	۰/۴۷۹	۰/۶۴۲



۰/۰۰۴	۶/۵۵۸	۰/۷۳۹	۱/۴۱۹	۰/۲۴۰	اطلاع رسانی از نحوه صحیح استفاده وسایل حمل و نقل از طریق رسانه ها،
۰/۰۰۱	۲/۸۸۸	۰/۲۱۸	۰/۸۴۴	۰/۲۹۴	فضای مجازی

در جدول (۸) سهم تاثیر ابعاد متغیر فرهنگ سازی جامعه بر متغیر وابسته با حمل و نقل شهری گزارش شده است همان گونه که مشاهده می شود از بین این متغیرها با توجه به مقدار بتا می توان گفت که بیشترین تاثیر از بین ابعاد فرهنگ سازی جامعه به ترتیب مربوط به بعد اطلاع رسانی از نحوه صحیح استفاده وسایل حمل و نقل از طریق رسانه ها، (۰/۷۳۹) و فضای مجازی (۰/۲۱۸) می باشد. نتایج به تفصیل در جدول ۴-۱۶ مشاهده می شود.

۷- نتیجه گیری

موضوع حمل و نقل شهری یکی از مهم ترین عوامل در مباحث شهرسازی و توسعه پایدار شهری است. رویکردهای مانند حمل و نقل پایدار شهری و الگوی توسعه مبتنی بر حمل و نقل همگانی مباحثی است که در ارتباط مستقیم با موضوع حمل و نقل شهری قرار دارد.

در حالی که ضرورت و لزوم بهره گیری از این این الگوها در برنامه ها و طرح های شهری احساس می شود، عدم برنامه ریزی حمل و نقل پایدار در جابجایی انسان و کالا مستلزم تأمین هفت عامل ظرفیت زیادت، سرعت بالاتر، هزینه کمتر، مصرف انرژی کمتر، استفاده از انرژی پاک، ایمنی و راحتی سفر است. دستیابی به این شرایط و بهبود سیستم حمل و نقلی کشور مستلزم مطالعات پایه ای در خصوص منابع مالی، وضعیت زیرساخت ها، رشد جمعیت و مشکلات ساختاری بوده و تجربیات سایر کشورها در دستیابی به وضعیت مطلوب، راهنمای مناسبی است و مقایسه کشورهای توسعه یافته و در حال توسعه، چالش های موجود را بهتر نمایان می سازد. در ایران، سیستم های حمل و نقلی با مشکلات عدیده ای مواجه بوده، تغییر الگوها نیازمند توجه ویژه ای است و باید گام به گام اصلاح شود. ارزیابی تاثیرات طرحها پیش از اجرا تبعات منفی زیادی را به وجود می آورد.

شهر به عنوان واقعیتهای جغرافیایی، اقتصادی، سیاسی و جامعه شناختی در هر دوره ای از رشد و تحول خود از هر کدام از این عوامل تأثیر پذیرفته و بر هر کدام از آنها تأثیر گذاشته است. پیچیدگی هر یک از این عوامل خود موجب پیچیدگی شهر به عنوان تبلور فضائی آنها بوده است. مطمئناً سازمان دادن و نظم بخشیدن به شهر و چگونگی رشد و تحول آن نیازمند موضوع شناسی شهر و مسائل شهری و سپس برنامه ریزی برای آن می باشد. چرا که شهر به عنوان مکانی برای سکونت در زندگی آدمیان، سابقه ای بس طولانی داشته و در گذر زمان، تحولات عدیده ای را به خود دیده است و از عوامل و عناصری تأثیر پذیرفته که کم و بیش در طول تاریخ به صورت مختلف تکرار گردیده اند.

فراهم آوردن شرایط خاص در مقاطع زمانی به دگرگونی هایی در سازمان و ساخت شهر منجر گردیده است، در نتیجه شناخت شهر و تحولاتش جهت تأمین تداوم و رشد و توسعه آن امر ضروری بوده و تجربیاتی را که در طول تاریخ به بهایی گران حاصل



آمده نمی توان در اقدامات آتی نادیده گرفت. حمل و نقل از جنبه های اصلی حیات شهری و ساماندهی حمل و نقل از نیازهای اولیه شهر پایدار و سالم به شمار می آید. بی شک جامعه هر روز هزینه هنگفتی را به صورت مستقیم و غیر مستقیم به دلیل ناکارآمد و ضعف حمل و نقل عمومی می پردازد که از جمله اینها اتلاف انرژی، مشکلات کالبدی، مشکلات توسعه شهر و مشکلات زیست محیطی است. حمل و نقل و مؤلفه های تأثیرگذار بر آن همانند بسیاری دیگر از حوزه های زندگی انسان ها در طول زمان از روند شتاب آلود تحولات در امان نبوده اند و در گذر سال ها دچار تغییرات بسیاری شده اند، به گونه ای که امروزه حمل و نقل، فارغ از ارزشها و تأثیرات همیشگی خود، به یکی از مهم ترین دغدغه های ساکنان شهرها و پیچیده ترین مسایل مدیریت کالان آنها تبدیل شده است.

آنچه مسلم است برای حل مشکلات حمل و نقل در شهرها، مدیران و برنامه ریزان این حوزه باید جلوتر از زمان حال حرکت کنند، زیرا در این حوزه سرشار از بی ثباتی و آکنده از عدم قطعیت ها، تنها رویکرد و سیاستی که احتمال موفقیت و کامروایی دارد تالش برای شناخت آینده و مؤلفه های تأثیرگذار بر آن است. اگر چه این تلاش با خطرپذیری همراه است اما به هر حال پذیرش این مخاطره به مراتب عاقلانه تر از نظاره گر بودن تحقق تحولات آینده و سپس گشتن به دنبال راه گریزهای مختلف است. بر این اساس درک تحولات و فرایندهای مربوط به شهر و شهرسازی نیازمند واقع گرایی در تدوین اهداف و برنامه ها در مقیاس ملی، منطقه ای و محلی و پرهیز از ارائه طرحهای خیالی و آرمانی جهت هماهنگ کردن شهرنشینی با شهرسازی در کشور و جلوگیری از بروز ناهنجاریها و نابسامانی ها در محیط شهری است.

ارتباط میان پدیده ها حمل و نقل شهری با برنامه ریزی شهری، آنچنان وسیع و مهم و به تعبیر بهتر زیر بنایی است که می توان گفت اگر برنامه ریزی و طراحی آنها صحیح باشد بسیاری از دشواریهای شهری از میان خواهد رفت. علیرغم گذشت سالیان متمادی از آغاز تهیه طرحهای شهری در کشور، تراکم و حمل و نقل شهری که در این میان از جایگاه خاصی برخوردار می باشند دارای نارسائیهها و مشکلاتی می باشند. برنامه ریزی حمل و نقل شهری که در چارچوب طرحهای شهری انجام می شود مبتنی بر یک فرآیند علمی (تعیین مسایل و تدوین اهداف، طراحی گزینه های مختلف، ارزیابی و انتخاب گزینه برتر و مرور و بازنگری برنامه ها) نمی باشد که این مسئله مختلف به نوبه خود به ضعف نظم برنامه ریزی شهری در ایران باز می گردد. علیرغم بروز مشکلاتی چون: تاخیر، فقدان ایمنی، گرانی هزینه سفر و ... در سیستم حمل و نقل شهری، تاکنون تغییری در شرح خدمات و طرح مطالعات حمل و نقل و ترافیک طرحهای شهری به وجود نیامده است. با وجود اینکه یکی از عوامل اصلی جهت دستیابی به اهداف طرحهای شهری و عملی شدن وظایف آنها، تحقق شبکه معابر و تاسیسات حمل و نقل شهری است و شبکه معابر اصلی شهر یکی از کاربردهای عمده می باشد که با تثبیت آنها، موقعیت کاربردهای دیگر نیز مشخص می شود ولی در فرآیند تهیه اسناد این طرحها، تأثیر متقابل برنامه ریزی کاربری اراضی و برنامه ریزی حمل و نقل شهری مدنظر قرار نمی گیرد. افزایش روز افزون جمعیت در شهرها از یکسو و کمبود زمین در نواحی شهری از سوی دیگر باعث گردیده تا گرایش به افزایش تراکم ساختمانی در سالهای اخیر در این مناطق روندی افزایشی داشته باشد. علیرغم تعیین میزان تراکم در مناطق مختلف شهرها در قالب طرحهای جامع به دلیل عدم توجه شهرداری ها به عنوان مجریان طرحهای تفصیلی در ادامه طرحهای جامع مشکلات و معضلات عدیده ای را در زمینه های گوناگون از قبیل عوارض زیست محیطی، معضلات اجتماعی - فرهنگی و تأثیرات منفی بر سیستم حمل و نقل شهری و مانند اینها در شهرها حادث شده است.



۸- پیشنهادات

۱. استفاده از دانش، تجربیات و توانمندی های افراد متخصص شاغل در مجموعه سازمان شهرداری منطقه ۹ شهر شیراز جهت شناسایی دقیق و هدفمند عوامل
۲. تدوین نظام جامع و راهبردی جهت آسیب شناسی محدوده منطقه ۹ شهر شیراز.
۳. احصاء و تدوین افق و چشم انداز فراروی مقوله آسیب شناسی حمل و نقل عمومی شهری در منطقه ۹ شهر شیراز.
۴. تدوین و ارائه برنامه عملیاتی جهت اجرای برنامه حمل و نقل عمومی شهری در مدت زمان مشخص و معین.
۵. ایجاد فرایند پایش مستمر فرایندهای حمل و نقل شهری و ارائه گزارش ها و تحلیل های مناسب برای سطوح مختلف مدیریتی سازمان.
۶. مطالعه و سنجش مستمر رضایت مندی ذیفعان حمل و نقل عمومی شهری از خدمات شرکت های بخش خصوصی.
۷. استفاده از شیوه ها و فناوری های جدید متناسب با فرایندها در هنگام اجرای حمل و نقل عمومی شهری جهت موفقیت و بهره وری بیشتر در منطقه ۹ شهر شیراز.
۸. استفاده از فناوری و ماشین آلات پیشرفته در فرایندهای پرمخاطره جهت کاهش هزینه های مستمر حمل و نقل عمومی شهری.
۹. سنجش میزان علاقمندی، ظرفیت و توانایی بخش خصوصی قبل از انجام اقدامات اجرایی در زمینه حمل و نقل عمومی شهری
۱۰. ایجاد یک درک و تصور درست از وضعیت حمل و نقل عمومی شهری در منطقه ۹ شهر شیراز.
۱۱. توجه به مسائل اقتصادی حمل و نقل عمومی شهری شهروندان و اینکه از لحاظ اقتصادی به صرفه باشد.
۱۲. تلاش در جهت ارتقای سطح تفکر استراتژیک مدیران و کارشناسان درگیر در امر حمل و نقل عمومی شهری در راستای ترسیم درست استراتژی های فعلی و همچنین دورنمای آینده سازمان.
۱۳. تلاش در جهت کمک نمودن به آن ها برای حل و فصل سریع تر این مشکلات.
۱۴. تدوین مستمر و هدفمند شاخص ها و معیارهای مطلوب و کارآمد در جهت بررسی میزان موفقیت برون سازمان های مرتبط با حمل و نقل در منطقه ۹ شهر شیراز.



۹- منابع:

- ۱- دفتر برنامه ریز و بودجه، (۱۳۹۶)، " طرح مطالعاتی محله بندی شهر شیراز با رویکرد توسعه همگون و متوازن"، معاونت برنامه ریز و توسعه سرمایه انسانی، شهرداری شیراز.
- ۲- سیف الدینی، ف، ۱۳۹۹، " مبانی برنامه ریزی شهری"، انتشارات آبیژ، ۲۴۸ صفحه.
- ۳- میرزایی، مهدی (۱۳۹۰) " تحلیل توسعه نظام حمل و نقل پایدار شهری (نمونه موردی شهر اصفهان) " پایان نامه کارشناسی ارشد برنامه ریزی شهری و منطقه ای، دانشگاه هنر اصفهان، دانشکده معماری و شهرسازی.
- ۴- مفیدی شمیرانی، مجید و دیگران (۱۳۹۸) "سیر تحول نظریه های مرتبط با حمل و نقل درون شهری" نشریه هویت شهر ، سال سوم ، شماره ۴.

- 5- Bond. John and, Corner, Lynne, (20۱4), Quality of life and older people, London Opena University press.
- 6- George, L. K., & Bearon, L. B. (۲۰۲۰). Quality of life in olderpersons: Meaning and measurement. Journal of Community Health, 6(4).
- 7- Myers, D. (۲۰۱۷). Community-relevant measurement of quality of life: A focus on local trends. Urban Affairs Quarterly, 23(1), 108- 125.
- 8- www.eshiraz.ir.